

RMP 2023 Hart van Brabant

Definitieve versie na goedkeuring VAKPOHO Mobiliteit regio Hart van Brabant

1 maart 2023

Inleiding

In 2019 heeft de regio Hart van Brabant de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit 2021-2024 opgesteld. In 2020 is op basis van deze agenda én de Koers Mobiliteit van de provincie de gezamenlijk Regionale MobiliteitsAgenda Hart van Brabant (RMA 2021-2023) gemaakt. De RMA is vertaald naar het jaarlijks op te stellen Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). De eerste versie werd op de Bestuurlijke Ontwikkelingsdag van december 2020 vastgesteld. Het voorliggende RMP is een actualisering hiervan en vormt de basis voor afspraken over de uitvoering en financiering van concrete projecten in de regio in 2023, mét een doorkijk naar de jaren daarna. Het kan gaan om provinciale cofinanciering via de Bijdrageregeling Mobiliteit of financiering via andere programma's of derden zoals SmartwayZ.NL, Rijk (MIRT), gedeelde mobiliteit en anders.

Provincie Noord-Brabant en regio Hart van Brabant werken samen aan de verwezenlijking van de gezamenlijke visie met 5 centrale ambities in de RMA. We vertalen de gezamenlijke ambities uit de RMA naar de volgende 5 deelprogramma's in het RMP:

1. Schoon, stil & gezond
2. Veilig
3. Inclusief
4. Robuust en betrouwbaar
5. Slim en efficiënt

We streven ernaar de opgaven waar we voor staan zo veel mogelijk gebiedsgericht op te pakken, waar mogelijk meteen integraal in afstemming met andere opgaven en belangen in dat specifieke gebied. Naast specifieke gebiedsopgaven spelen er ook regiobrede opgaven. Deze opgaven noemen we generieke opgaven. Vanuit provinciaal perspectief kan het efficiënter zijn bepaalde generieke opgaven Brabant breed of zelfs Zuid-Nederland breed (bijv. in kader van Smart Mobility) op te pakken. Opgaven op een bovenregionaal schaalniveau worden daarom waar mogelijk gebundeld tot shared services.

Toekomstbeeld

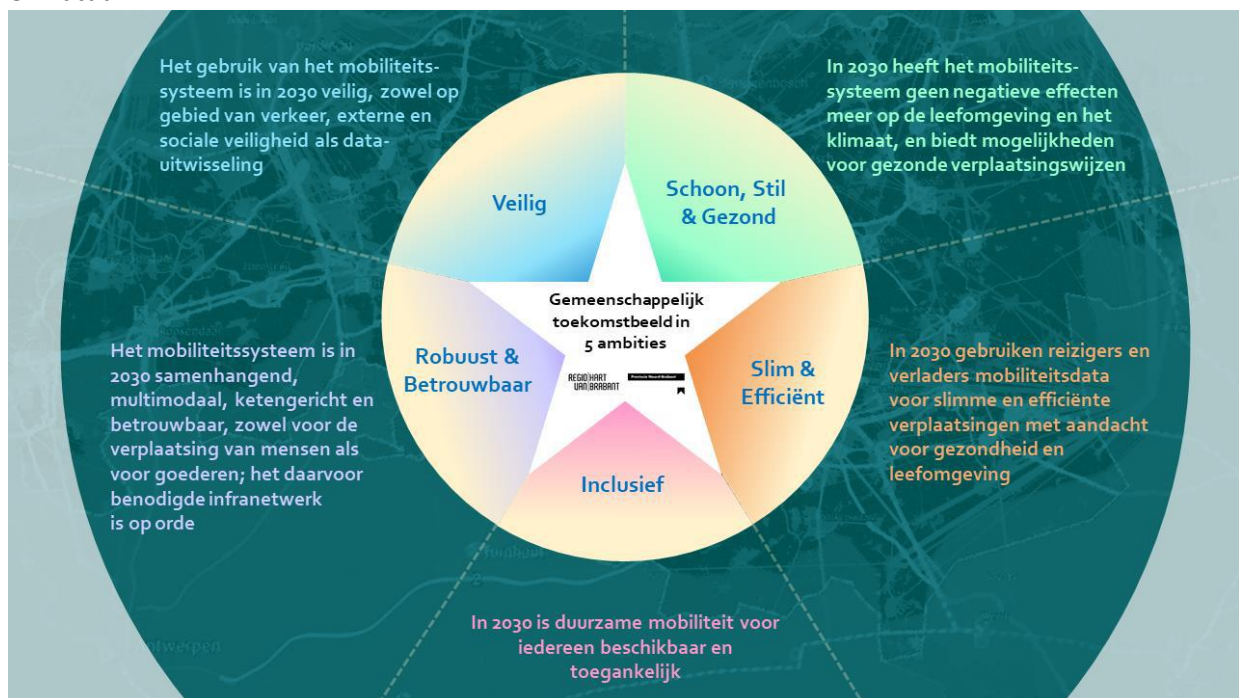
We werken naar een situatie toe (2030) waarin iedereen zich in de regio op een schone, gezonde en veilige manier kan verplaatsen en ook goederen bereiken schoon, stil en veilig hun plaats van bestemming. Het mobiliteitssysteem van de toekomst is multimodaal, ketengericht en betrouwbaar, wat bijdraagt aan een beter functioneren van ons *daily urban system*: betere doorstroming op het netwerk en een goede bereikbaarheid van de woon, werk en recreatie locaties.

Regio en provincie vinden dat van groot belang omdat mede daardoor de regio een aangenaam en aantrekkelijk woon, werk- en vestigingsklimaat heeft. Daarmee wordt de agglomeratiekracht van de regio versterkt. Mensen en bedrijven kunnen de activiteiten verrichten die essentieel zijn voor het voortbestaan en welbevinden en beschikken over de goederen die ze nodig hebben, in een duurzame (schoon, stil, circulair) en waardevolle (qua gebruik, toekomst en beleving) leefomgeving. Het aantal gereisde kilometers is minder dan in 2020 doordat vervoerstromen slimmer zijn gepland en onnodige verplaatsingen worden voorkomen. Sinds de coronacrisis wordt waar mogelijk thuiswerken als serieus alternatief ingezet. Hoewel de druk op het mobiliteitssysteem en de

omgeving daardoor minder is geworden ten gunste van de leefbaarheid, zien we inmiddels weer toenemende files en grotere spitsen op werkdagen.

Mobiliteit is voor iedereen beschikbaar. De digitale services waarop de nieuwe mobiliteit is gebaseerd is te typeren als 'Mobility as a Service' (MaaS). MaaS zorgt ervoor dat iedereen mobiel kan blijven en oplossingen krijgt aangereikt die bij zijn of haar situatie passen. Bij te weinig vraag voor een collectieve oplossing wordt een reiziger een alternatief aangeboden, bijvoorbeeld via de inzet van de regiotaxi, of gewezen op een deelfiets in de buurt die beschikbaar is. Het is de nadrukkelijke wens dat er voor elke reiziger, ongeacht waar hij/zij is en naar toe moet, altijd een mogelijkheid voor handen is om de bestemming te bereiken. De ambitie om mobiliteit voor iedereen beschikbaar te laten zijn wordt integraal benaderd en is onder andere gekoppeld aan huisvesting. Door slimme ruimtelijke verdichtingsstrategieën die gemeenten in regioverband samen hanteren, wordt de vervoersvraag – voor personen én goederen - optimaal verdeeld over het gebied en afgestemd op de beschikbare vervoersdiensten.

Het mobiliteitssysteem van de toekomst richt zich op de hele verplaatsingsketen van reizigers en goederen (van deur tot deur) en biedt verplaatsingsmogelijkheden aan die veilig, robuust & betrouwbaar, slim & efficiënt, inclusief, schoon en stil zijn en bijdragen aan de gezondheid van mens en natuur.



Ontwikkelingen

Dit document bevat de hoofdlijnen van het RMP 2023 met ook een doorkijk naar de jaren erna. Het RMP 2023 borduurt voort op de opgaven die zijn beschreven in het RMA, vertaald in dezelfde 5 deelprogramma's. Wel kunnen sommige opgaven verdiept en aangescherpt worden, afhankelijk van het proces binnen een programma of de actuele ontwikkelingen zoals die bijvoorbeeld door de COVID-pandemie zijn ontstaan.

De uitvoering van het RMP 2022 loopt volgens planning en geeft geen afwijkingen die bestuurlijk relevant zijn.

De volgende ontwikkelingen zijn van invloed op (de vulling van) de deelprogramma's van het RMP 2023.

- Eerst door corona, de grote uitgaven in jeugdzorg waar gemeenten mee worden geconfronteerd en de algemene druk op de begroting bij gemeenten was het al belangrijk met de schaarse middelen de juiste keuzes te maken. De geopolitieke situatie en de hoge inflatie maken dat er per saldo nog minder geld beschikbaar is voor de vulling van de deelprogramma's.
- De provincie moet structureel € 7 mln. Bezuinigen op mobiliteit. Ook dit vraagt om keuzes, te meer omdat de incidentele investeringen over de volle linie terug zullen lopen en er extra middelen nodig zijn voor het herstel van het OV en het beheer en onderhoud van de provinciale wegen.
- Regio Hart van Brabant heeft een kernagenda vastgesteld. Een van de hoofdpogaven van de regio betreft de mobiliteitstransitie. Een belangrijk opgave ook voor alle gemeenten. De mobiliteitstransitie die de regio nastreeft is gericht op het leefbaar en bereikbaar houden van de regio voor verschillende doelgroepen. Van inwoner en forens tot aan bezoekers van de regio. Daarnaast zijn in het klimaatakkoord afspraken gemaakt over de bijdrage aan de CO2-reductie vanuit mobiliteit die in de regionale mobiliteitstransitie worden meegenomen. En vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het rijk is het risicogestuurd werken ingevoerd dat door alle provincies, regio's en gemeenten moet worden uitgewerkt en vertaald in concrete maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit betekent dat de regio inzet op een verandering van het mobiliteitsgedrag. Deze mobiliteitstransitie staat beschreven in de Regionale Beleidsagenda Mobiliteit die in 2021 door AB Hart van Brabant is vastgesteld.
- Medio 2022 is de tweede tranche van de Impulsregeling Verkeersveiligheid opengesteld. Gemeenten konden tot 1 oktober projecten voor uitvoering in 2023 en 2024 indienen bij het ministerie. De afspraak met de provincie, om daar vanuit de regio zo veel mogelijk gebruik van te maken, is door de gemeenten goed nageleefd.. Indien een aanvraag voor deze regeling niet (maximaal) gehonoreerd wordt door het Rijk, dan komen deze maatregelen, als "reserve project"- in aanmerking voor (al dan niet gedeeltelijke) financiering via het RMP – wanneer hiervoor middelen beschikbaar zijn in het deelprogramma.
- Het deelprogramma Slim en efficiënt vullen we in met de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility. De regio heeft inmiddels 2 werkpakketten met maatregelen gemaakt die op nu in uitvoering zijn. De huidige regeling rondom de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility eindigt eind 2023.

Woningbouw opgave

Een ontwikkeling die voor de komende jaren een grote impact zal gaan hebben op hoe we omgaan met mobiliteit, en daarmee het RMP, is de woningbouwopgave. De Brabantse overheden hebben in de verstedelijkingsstrategie Brabant de ambitie uitgesproken om op korte termijn de woningbouw te versnellen en daarmee het woningtekort te verminderen. Brabant heeft voldoende planaanbod voor woningbouw in de komende 5-10 jaar (ca. 157.000 woningen). We zetten daarom in op het versnellen en ontwikkelen van grootschalige woningbouwlocaties en versnellingslocaties om de woningtekorten in te lopen. Er ligt daarbij een grote transformatie- en verdichtingsopgave in het bestaande bebouwd gebied.

De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De vraag naar mobiliteit neemt toe als gevolg van het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen en

doordat inwoners zich verplaatsten binnen een steeds groter *Daily Urban System* voor wonen, werken, onderwijs, ontplooiing en ontspanning. Het huidige mobiliteitssysteem is op deze groei niet berekend en de groei van de mobiliteit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving.

De verstedelijkingsopgave vraagt daarom om een mobiliteitstransitie, waarbij wordt ingezet op minder reizen/verplaatsen en op een verschuiving van autogebruik naar meer openbaar vervoer, fiets, lopen en slimme (deel)mobiliteit. Tegelijkertijd is de verstedelijking één van de belangrijkste aanjagers van de mobiliteitstransitie. Door te bouwen in hoge dichtheden en in de buurt van ov-knopen, functies te mengen en parkeernormen laag te houden, zijn minder en kortere verplaatsingen nodig. Zonder mobiliteitstransitie legt de mobiliteitsgroei een te grote claim op de ruimte (infrastructuur en parkeren) en op de leefbaarheid van de steden (congestie, geluidsoverlast, luchtkwaliteit). De wijze waarop we de verstedelijkingsopgave faciliteren met randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen zal de komende jaren in de Regionale Mobiliteitsprogramma's steeds meer centraal komen te staan.

In het BO-MIRT van november 2022 zijn afspraken gemaakt over het versnellen van woningbouwlocaties. In Hart van Brabant gaat het met name om het realiseren van 10.000 woningen rondom het station Tilburg Universiteit en het kenniskwartier in Tilburg (5000 tot 2030 en 5000 ná 2030). Om de benodigde mobiliteitstransitie die dit met zich mee brengt mogelijk te maken reserveert het Rijk een bijdrage van maximaal € 44,4 miljoen voor mobiliteitsmaatregelen.

Om de benodigde mobiliteitsmaatregelen verder vorm te geven werken provincie en samenwerkende gemeenten in 2023 aan het opstellen van een integraal mobiliteitspakket voor de stedelijke regio Breda-Tilburg dat direct is gekoppeld aan de duurzame verstedelijkingsopgave en de ontwikkelrichting voor verstedelijking van de stedelijke regio. In dat mobiliteitspakket wordt ingezet op een mobiliteitstransitie (minder, schoner en efficiënter verplaatsen) onder meer door het realiseren van een schaalprong in het openbaar vervoer (conform *bidbook* Hink-Sta-Sprong in kader van Toekomstbeeld OV), het stimuleren van lopen, fietsen, deelmobiliteit en collectief vervoer, het autoluwer maken van stadcentra, het verduurzamen van mobiliteit (zero-emissie) en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zo grijpen we de verstedelijkings- en woningbouwopgave aan om de mobiliteitstransitie te versnellen.

Provinciale kaders

De provinciale kaders voor financiering vanuit de Bijdrageregeling Mobiliteit zijn inmiddels vastgesteld en ambtelijk gedeeld. Deze zijn gebruikt voor de eerste selectie van projecten en zijn relevant voor verdere programmering in 2023.

Governance

De provincie Noord-Brabant treedt op als penvoerder voor het RMP. Gemeenten dienen projecten voor de *Bijdrageregeling Mobiliteit* in bij de provincie. Of, en hoe de regio dan wel een regiogemeente namens de regionale samenwerking mobiliteit het penvoerderschap van de provincie overneemt is punt van verder onderzoek. We willen eerst de ervaringen evalueren van de gemeente Waalwijk met het penvoerderschap voor de gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility en het RMP-penvoerderschap van de regio's West- en Noordoost-Brabant.

De provincie kent uiteindelijk via beschikkingen op projectniveau de financiële bijdragen toe. Voor de 5 deelprogramma's in het RMP zijn bestuurlijke trekkers aangewezen. Dit zijn de wethouders mobiliteit van:

- Gemeente Hilvarenbeek voor het deelprogramma Schoon, stil & gezond;
- Gemeente Tilburg voor het deelprogramma Veilig;
- Gemeente Dongen voor het deelprogramma Inclusief;
- Gemeente Oisterwijk voor het deelprogramma Robuust en betrouwbaar;
- Gemeente Waalwijk voor het deelprogramma Slim en efficiënt/werkpakketten Smart Mobility.

Organisatie en doorontwikkeling RMP

Ook in 2023 blijft het RMP-coördinatieteam een centrale rol spelen in het afwegen en prioriteren van de vulling van de deelprogramma's. Het team bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Gilze en Rijen, Tilburg, de provincie en regio. Zij doorlopen de 5 stappen van de RMP-cyclus:

1. Agenderen: ervoor zorgen dat gemeenten op tijd en op de juiste manier aanvragen indienen om aanmerking te komen voor een financiële bijdrage van de provincie.
2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2023.
3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2023 wordt opgenomen.
4. Budgetteren: financiële bijdrage provincie op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen.
5. Indienen: de gemeenten begeleiden bij het indienen projecten in bij provincie.

In de periode van uitvoering van de deelprogramma's bewaakt het RMP-coördinatieteam de voortgang van de projecten.

In 2023 werken we verder aan het vertalen van de doelen uit de RMA naar meetbare doelen in de deelprogramma's van het RMP. Samen met provincie werken we prestatie-indicatoren uit die passen bij de RMA-doelen en de doelen die de provincie heeft geformuleerd in haar Koers Mobiliteit. Deze indicatoren kunnen (in de toekomst) ondersteunen bij het programmeren en het achteraf monitoren van de effecten en bijdrage van het project aan de doelen. Concreet doen we in 2023 voor het deelprogramma Robuust en Betrouwbaar een pilot met effectraming en -meting.

RMP 2023 Deelprogramma Schoon, stil en gezond	
Ambities en hoofdlijn van de aanpak	<p>Ambitie 2030 Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.</p> <p>Beoogde doelen: Voor de ambitie van schone, stille en gezonde mobiliteit in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • We gaan in Noord-Brabant uit van tenminste 50% reductie van broeikasgassen (waaronder CO₂) en ten minste 50% gebruik van duurzame energie. De uitstoot van overige emissies (NO_x, Fijnstof) is significant afgenomen in 2030. Op grond van het schone lucht akkoord is het streven om in 2030 tot een reductie te komen van 50% van de negatieve verkeersemissies ten opzichte van 2016. • De actieve mobiliteit (lopen, fietsen) is in 2030 toegenomen. • Meer vervoer van goederen over water en spoor. <p>Beoogde bijbehorende indicatoren: Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2023 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> • % aandeel emissieloos vervoer (fiets, bus, taxi, auto, fiets, LEV's). • Aantal elektrische voertuigen. • Aantal laadpunten per 100.000 inwoners (openbaar/privaat). • Aantal zero emissie zones stadslogistiek. • Aantal clean energy hubs in de regio. • Concentratie NO_x en fijnstof emissies in de lucht. • Totale emissie broeikasgassen uitgedrukt in CO₂-equivalenten (in absolute aantallen in tonnen uitstoot). • % van de bevolking dat (ernstige) geluidshinder ervaart door verkeer. • Toename aantal schepen via het Wilhelminakanaal en Maas met toename aantal containers. • Aantal loopkilometers. • Aantal fietskilometers. <p>Scope Vanuit de klimaatdoelen is een drastische vermindering van onze CO₂ -uitstoot nodig. Dit kan op verschillende manieren gerealiseerd worden en heeft ook een link met alle werkzaamheden in de andere deelprogramma's. Dit deelprogramma gaat over het verduurzamen van voertuigen en vaartuigen in het personen- en goederenvervoer. En ook over schone lucht in Brabant en meer gezondere en actieve vormen van mobiliteit. Hierbij is een gedragsverandering bij reizigers en vervoerders ook belangrijk. We richten ons op het veranderen van de vraag naar mobiliteit door het verminderen van 'onnodige' (auto) kilometers (in personen- en goederenvervoer) en door het stimuleren van het gebruik van efficiënte en duurzame alternatieven. Schone, stille en gezonde mobiliteit is van groot belang voor reizigers, vervoerders en onze directe leefomgeving.</p> <p>Hoofdlijn van de aanpak: Dit deelprogramma is voor een deel ook een toetsprogramma over de andere programma's heen. Dit betekent dat concrete projecten ook een plek kunnen hebben in de andere deelprogramma's:</p>

- Het stimuleren van duurzame vervoersalternatieven is belangrijk in het programma inclusief in de uitwerking van gedeelde mobiliteit. Dit gaat over openbaar vervoer maar bijvoorbeeld ook deelmobiliteit en mobiliteitshubs.
- Fiets is een belangrijke vorm van actieve mobiliteit. De investeringen in de hoofdfietsinfrastructuur vallen hierdoor onder het deelprogramma Robuust en betrouwbaar. Fietsstimulering is te vinden onder Slim en efficiënt.
- Veilig fietsverkeer en wat hiervoor nodig is opgenomen in deelprogramma Veilig.
- Daarnaast zijn er ook allerlei activiteiten van gemeenten en provincie om laadinfrastructuur uit te rollen in Brabant en invulling te geven aan regionaal- en lokaal EV-laadpalenbeleid. Dit is een apart traject en de uitwerking daarvan is voor dit RMP niet inzichtelijk gemaakt.

Kansrijke projecten en activiteiten

De generieke en gebied specifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Inclusief van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

RMA – Opgaven 2021-2024	Hoog dynamisch Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	Piek Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	Gespreid (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
<p>Schoon, stil en gezond In 2030 heeft het mobiliteitssysteem geen negatieve effecten meer op de leefomgeving en het klimaat en biedt mogelijkheden voor gezonde verplaatsingswijzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Toewerken naar zero-emissie stads- en bouwlogistiek • Elektrificeren (incl. H₂) van OV • Verbeteren kwaliteit fietsroutes • Verminderen autoverkeer in centrumgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van deelsystemen • Verbeteren OV- en fietsroutes naar piekgebieden • Inzetten op verduurzaming werk-gerelateerde mobiliteit en goederenvervoer 	<ul style="list-style-type: none"> • Transitie naar gedeelde mobiliteit • Stimuleren gebruik E-bike (schaalsprong fiets) • Stimuleren van deelsystemen • Verbeteren kwaliteit fietsroutes
<p style="text-align: center;">Generiek</p> <p style="text-align: center;">Faciliteren en stimuleren van schone en gezonde vervoerswijzen voor zowel personen- als goederenvervoer Verbeteren en aantrekkelijker maken verplaatsingsmogelijkheden per fiets en te voet (meer ruimte, betere & veilige routes, voorrang)</p>			

Projecten die passen bij het deelprogramma Schoon, stil en gezond maar een andere dekking hebben en/of binnen de bestaande ambtelijke capaciteit wordt uitgevoerd:

- Voorbereiding van de ontwikkeling van Clean Energy Hubs.
- Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals zero emissie stadslogistiek.
- Invulling geven aan en verder uitbouwen van de Greendeals bus- en doelgroepenvervoer.
- Vertaling regionaal afgesloten Schone Luchtakkoord naar mobiliteit.
- Uitwerking geven aan programma Sjees fietsstimulering (uitwerking fietsstimulering via de Werkgeversaanpak van Mobiliteitsnetwerk Brabant (BMN) wordt opgenomen in het deelprogramma Slim en efficiënt/gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility.
- Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder actualiseren regionaal EV-laadpalenbeleid en het strategisch plaatsen van laadpalen.
- Invullen hoofdstuk mobiliteit uit de REKS Hart van Brabant

	<p>Beoogd vervolgbesluit</p> <p>Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om) Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen die mogelijk leiden tot investeringsvoorstellen in een volgend RMP.</p> <p>Planning (normaliter)</p> <p>Agendering van nieuwe projecten in Q4 2022 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 14 december 2022). Q1 2023: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.</p>
<p>Wijze van prioriteitsstelling</p>	<p>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkel-dag (RMP-cyclus):</p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PNB. 2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2023. 3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2023 wordt opgenomen. 4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen. 5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB. <p>Toelichting:</p> <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2022 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2023 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2022 kansrijk zijn (stap 2). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen (stap 3). Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p> <p>Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2023 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.</p>
Governance	
<p>Organisatie deelprogramma</p>	<p>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</p>
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2023 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit: provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit) B5 stad: Tilburg kleine gemeente: Gilze en Rijen</p>	<p>Op projectniveau met beleidsmedewerkers van andere beleidsvelden (RO, energie/duurzaamheid/milieu).</p> <p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uitwerking klimaatakkoord rijk - verbinding met uitwerking REKS (hoofdstuk mobiliteit) - uitwerking Regionale Omgevings Agenda (ROA)

middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility regio (externe coördinator mobiliteit)					
Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Langens - Hilvarenbeek					
Financieel - jaarschijf 2023					
Budget deel- programma	Dekking - bijdrage provincie	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking – bijdrage Rijk	Dekking derden overig	Penvoerder
Budget-totaal 1. voor bijdrageregeling 2. € PM via budget overig	Omvang onderverdeeld in: 1. € 0 via bijdrageregeling 2. PM. Indien aan de orde, bijdrage vanuit andere budgetten	Omvang onderverdeeld in:			2023 PNB voor projecten Schoon, stil en gezond
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: - De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2023) - De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in maart 2023 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit. Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2022 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.				
Verantwoording					
Kwaliteits- management	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).				
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen. Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2023 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.				
Projecten - jaarschijf 2023					
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener +	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten		(Planning)	
	PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling				

	Geen	€	
	PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd en/of binnen bestaande ambtelijke capaciteit worden uitgevoerd		
I	Uitwerking geven aan programma Sjees fietsstimulering (uitwerking fietsstimulering via de Werkgeversaanpak van Mobiliteitsnetwerk Brabant (BMN) dat eerder in werkpakket 2 is opgenomen in het deelprogramma Slim en efficiënt/gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility.		
O/I	Regionale Agenda laadinfrastructuur in Brabant en Limburg waaronder actualiseren regionaal EV-laadpalenbeleid en het strategisch plaatsen van laadpalen	€ 10.000,-	Loon op Zand / Hilvarenbeek
I	Fietsstimulering. Deels via de werkgeversaanpak Smartwayz, deels via de snelfietsroute aanpak (2022 en verder). En wat kunnen we aanvullend doen?		
O	Afstemming met REKS voor invulling mobiliteitsparagraaf – relatie elektrisch rijden/laden en REKS.		
O	Invulling geven aan Schone Lucht Akkoord vanuit mobiliteit (in 2023 onderzoeken hoe we dat kunnen doen).		

Gemeenten stellen conform het Klimaatakkoord een laadvisie en plaatsingsbeleid op om de uitrol van laadvoorzieningen in de openbare ruimte en op privaat terrein in goede banen te leiden. De provincie biedt gemeenten bouwblokken en handvatten voor gemeentelijk beleid via het Expertisecentrum Laadinfrastructuur RAL Zuid.

Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2024

O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)

Meerjarige doorkijk 2025 e.v.

O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)

RMP 2023 Deelprogramma Veilig

Ambities en hoofdlijn van de aanpak

Ambitie 2030

Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat veilig is, zowel op het gebied van verkeer (nul verkeersdoden), sociale veiligheid als data-uitwisseling. De ambities die zijn geformuleerd in het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan (BVVP 2020 - 2024) worden integraal overgenomen.

Beoogde doelen:

Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- In Brabant streven we naar nul verkeersdoden. Elk verkeersongeval is er één te veel. In 2030 hebben we de helft minder verkeersongevallen dan in 2020.
- De sociale veiligheid is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het onveiligheidsgevoel op loop- en fietsroutes, op mobiliteitshubs en truckparkings en rondom verblijfs- en OV-locaties is verminderd.
- De externe veiligheid (wegen, spoorwegen en waterwegen) is in 2030 toegenomen ten opzichte van 2020. Het aantal veilige en beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen is toegenomen.

Beoogde bijbehorende indicatoren:

Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2023 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.

- Aantal verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel.
- Aantal ongevallen met dodelijke verkeersslachtoffers.
- Aantal ongevallen met lichamelijk letsel.
- De ontwikkeling van de tevredenheid van reizigers met betrekking op de sociale veiligheid op de deur tot deur reis.
- Aantal locaties waar sprake is van overschrijding van het risicoplafond externe veiligheid.
- De ontwikkeling van de tevredenheid met betrekking tot externe veiligheid van direct omwonenden rondom wegen, spoor- en vaarwegen.
- Aantal veilige truckparkeerplaatsen in de regio.

Scope

Verkeersveiligheid, sociale veiligheid en externe veiligheid zijn absolute voorwaarden voor een goed functionerend mobiliteitssysteem. Het aantal verkeersdoden in Brabant is in 2018 en 2019 na een jarenlange geleidelijke daling weer fors gestegen. Dit is onacceptabel. In het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2020-2024 (BVVP) hebben we gekozen voor een risicogestuurde aanpak: daar investeren waar de meeste veiligheidswinst te behalen is. De sociale veiligheid is de afgelopen jaren afgenomen. Onder sociale veiligheid verstaan we de beleving van veiligheid in het openbaar vervoer, op loop- en fietsroutes en op mobiliteitshubs en truckparkings. We streven ernaar dat mensen zich veiliger voelen als ze onderweg zijn. We streven naar veilig vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water. Dit creëert mogelijkheden om stedelijk te verdichten in spoorzones. Wonen, werken en verblijven langs het spoor is een gezamenlijk opgave van het Rijk, vervoerders, ProRail en de Brabantse steden. Dit vergt een zorgvuldige balans tussen ruimte, vervoer, veiligheid, hinder en economische belangen.

Hoofdlijn van de aanpak:

Het deelprogramma veilig bevat projecten en maatregelen die vooral prioriteit geven aan de bevordering van de verkeersveiligheid, infrastructureel, mensgericht of via experimenten of onderzoeken. Dit deelprogramma heeft veel raakvlakken met de andere deelprogramma's omdat voor alle mobiliteitsmaatregelen geldt dat zij – indien mogelijk – moeten bijdragen aan een verdere bevordering van de leefbaarheid, bereikbaarheid én *verkeersveiligheid*. Hierbij is de risicogestuurde aanpak

belangrijk. Alle projecten en maatregelen zijn getoetst op hun bijdrage aan de bevordering van de verkeersveiligheid op lokaal of regionaal niveau. Veel van deze maatregelen zijn mensgericht omdat meer dan 90% van alle ongevallen een mens gerelateerde oorzaak kennen. Bij de infrastructurele projecten zien we veel crossovers met het deelprogramma Schoon, stil en gezond (vooral bij het bevorderen van fietsen in plaats van autogebruik), Robuust en betrouwbaar (het verder bouwen aan en investeren in een regionaal fietsnetwerk). In het deelprogramma Slim en efficiënt (gebiedsgerichte aanpak Smart Mobility) worden smart toepassingen opgenomen die de verkeersveiligheid kunnen bevorderen.

Kansrijke projecten en activiteiten

De generieke en gebied specifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Inclusief van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

RMA – Opgaven 2021-2024	Hoog dynamisch Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	Piek Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	Gespreid (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
Veilig Het gebruik van het mobiliteits-systeem is in 2030 veilig, zowel verkeersveilig als extern en sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Meer ruimte maken voor kwetsbare verkeersdeelnemers • Reductie risico's gebruik Brabantroute • Veiligheidsregels snelfietsen in de stad ontwikkelen 	<ul style="list-style-type: none"> • Scheiden fietsers & voetgangers en vrachtverkeer • Verbeteren van veiligheid rondom scholen • Veilige truck & bus-parkings 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren veiligheid zwaar verkeer/landbouwwerker • Vergroten van spoorveiligheid
Generiek Verbeteren van de verkeersveiligheid via risicogestuurde aanpak en benutting ondersteunende technologie Onderzoeken en verbeteren van sociale veiligheid van fietsroutes Vergroten van de aandacht voor veilig en verantwoord verkeersgedrag via educatie, werkgeversbenadering en campagnes			

Projecten 2023 voor aanvraag dekking Bijdrageregeling RMP

In 2023 zal de focus binnen dit deelprogramma liggen op de volgende projecten:

- Fietsoversteek onderzoek Horst-Duinlaan F261 Loon op Zand
- Fietsstraat Duinlaan Loon op Zand
- VOR - fietsers voorrang op rotondes 2023 Tilburg
- Europalaan: aanleg en aanpassen rotondes en verbeteren veiligheid Loon op Zand
- Dreefseweg: verbeteren fietsveiligheid Loon op Zand
- Bergstraat: verbeteren fietsveiligheid en verlagen snelheid Loon op Zand
- Herinrichting Burgemeester van Poppelstraat Gilze en Rijen
- Verkeersveiligheid Vrouwkesvaartsestraat Noord Waalwijk
- Fietsvoorzieningen van der Duinlaan - Kerkstraat - Sprang Capelle Waalwijk
- Wassenaerlaan - Uniforme schoolomgeving Tilburg
- Schaepmanstraat - Veilige schoolomgeving Tilburg
- Perosistraat - Veilige schoolomgeving Tilburg

	<ul style="list-style-type: none"> • Giekerkstraat - Veilige schoolomgeving Tilburg • Bankastraat - Veilige schoolomgeving Tilburg • Herinrichting N282 Hulten Gilze en Rijen • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Dongen • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Gilze en Rijen • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Goirle • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Hilvarenbeek • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Loon op Zand • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Oisterwijk • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Lokaal Tilburg • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Regionaal • Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Waalwijk <p>Projecten die passen bij het deelprogramma Veilig maar een andere dekking hebben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PRIOR Handhaving Hart van Brabant: waarbij gemeenten met de basisteams van de politie en team Verkeer (regionaal handhavingsteam) afspraken maken over handhavinginzet politie gekoppeld aan oplossingen die door de gemeenten worden onderzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid. • De derde tranche van de Impulsregeling Verkeersveiligheid wordt begin 2024 verwacht. Hiervoor is naar alle waarschijnlijkheid een regionale uitvoeringsagenda nodig. Deze agenda stellen we op in 2023 (financiering 50% RAVV en 50% provincie). <p>Beoogd vervolgbesluit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instemming door POHO en Ontwikkelag-partners met inhoud van dit deelprogramma • Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om) • Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen <p>Planning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agendering van nieuwe projecten in Q4 2022 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 14 december 2022). • Q1 2023: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.
<p>Wijze van prioriteitsstelling</p>	<p>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkelag (RMP-cyclus):</p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN. 2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2023. 3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2023 wordt opgenomen. 4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen. 5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB. <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2022 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de</p>

	<p>spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2023 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2023 kansrijk zijn (stap 2). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammatische niveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten kostentechnisch nader bekijken (stap 3) en nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p>				
Governance					
Organisatie deelprogramma			Betrokken (maatschappelijke) organisaties		
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2023 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit) - B5 stad: Tilburg - kleine gemeente: Gilze en Rijen - middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility - regio (externe coördinator mobiliteit) <p>Vanuit PNB wordt voor dit deelprogramma voor de afweging op verkeersveiligheid aan het RMP-coördinatieteam toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Michiel Scheepens en Marvin Brust, team verkeersveiligheid PNB <p>Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Grashoff – gemeente Tilburg</p>			<p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smartwayz/rijk • Logistieke partners via Midpoint • Vervoerders en beheerders netwerken: OV, Arriva, NS, ProRail, RWS <p>Op projectniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond • RWS • VVN • ANWB • TOG • Fietsforum 		
Financieel - jaarschijf 2023					
Budget deelprogramma	Dekking - bijdrage provincie	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/ regio	Dekking – bijdrage Rijk (impulsregeling)	Dekking derden overig	Penvoerder
Budget-totaal 1a. € 3.081.910,- voor Infra bijdrageregeling	Omvang onderverdeeld in: 1a. € 1.200.000,- via bijdrageregeling	1a. €1.881.910,-		-	2023 PNB voor projecten Verkeersveilig heid
1.b. € 766.266,- voor mensgericht bijdrageregeling	1b. € 613.013,- mensgericht via bijdrageregeling	1b €153.253,-			
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	Regio en provincie spreken af: - De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker.				

	<ul style="list-style-type: none"> - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2023) - De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in maart 2023 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit. 		
Verantwoording			
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).		
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
Projecten - jaarschijf 2022			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
	PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling		
I	Fietsoversteek onderzoek Horst-Duinlaan F261 Loon op Zand		2023
I	Fietsstraat Duinlaan Loon op Zand		2023
I	VOR - fietsers voorrang op rotondes 2023 Tilburg		2023
I	Europalaan: aanleg en aanpassen rotondes en verbeteren veiligheid Loon op Zand		2023
I	Dreefseweg: verbeteren fietsveiligheid Loon op Zand		2023
I	Bergstraat: verbeteren fietsveiligheid en verlagen snelheid Loon op Zand		2023
I	Herinrichting Burgemeester van Poppelstraat Gilze en Rijen		2023
I	Verkeersveiligheid Vrouwkesvaartsestraat Noord Waalwijk		2023
I	Fietsvoorzieningen van der Duinlaan - Kerkstraat - Sprang Capelle Waalwijk		2023
I	Wassenaerlaan - Uniforme schoolomgeving – Tilburg		2023
I	Schaepmanstraat - Veilige schoolomgeving – Tilburg		2023
I	Perosstraat - Veilige schoolomgeving- Tilburg		2023
I	Giekerkstraat - Veilige schoolomgeving -Tilburg		2023
I	Bankastraat - Veilige schoolomgeving -Tilburg		2023
I	Herinrichting N282 Hulten Gilze en Rijen		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Dongen.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Gilze en Rijen.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Goirle.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Hilvarenbeek.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Loon op Zand.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Oisterwijk.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid lokaal Tilburg.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid regionaal Tilburg.		2023
I	Mensgerichte maatregelpakket verkeersveiligheid Waalwijk.		2023
	PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd		
I	Project PRIOR Handhaving Hart van Brabant: waarbij gemeenten met de basisteams van de politie en team Verkeer (regionaal		2023

	handhavingsteam) afspraken maken over handhavinginzet politie gekoppeld aan oplossingen die door de gemeenten worden onderzocht ter verbetering van de verkeersveiligheid.		
	Aanvragen impulsregeling Rijk (SPV)*		2023
	Aanleg openbare verlichting (301) 10 stuks	Gilze en Rijen	2023
I	Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30 km/uur (330) 13 stuks	Gilze en Rijen	2023
I	Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30 km/uur (330) 5 stuks	Goirle	2023
I	Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur zone (334) 7 stuks	Goirle	2023
I	Aanleg van een fiets straat op een 30 km/uur weg (334) in meters: 110 meter, 1 stuks	Goirle	2023
I	Vervangen verharding fietspad (317): 450 meter	Hilvarenbeek	2023
I	Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30 km/uur (330) 4 stuks	Hilvarenbeek	2023
I	Aanleg van een kruispuntplateau ETW-ETW 30 km/uur (330) 6 stuks	Oisterwijk	2023
I	Aanleg van een uitritconstructie van zijstraten GOW naar 30 km/uur zone (334) 4 stuks	Oisterwijk	2023
I	Aanleg van een snelheid remmend plateau voor een fietsoversteek, alleen bij een kruispunt (349), 1 stuks	Oisterwijk	2023
I	Aanleg openbare verlichting (301), 24 stuks	Waalwijk	2023
I	Aanleg plateau kruispunt GOW/ETW (319), 5 stuks	Waalwijk	2023
I	Aanleg van een vrijliggend fiets-/bromfietspas (op 50,60,80 km/uur wegen) (321): meters: 1290	Waalwijk	2023
I	Aanleg van een uitritconstructie GOW naar 30 km/uur zone (334), 13 stuks	Waalwijk	2023
I	Aanleg van een fiets straat op een 30 km/uur weg (334) in meters: 320 meter, 1 stuks	Waalwijk	2023
I	Aanleg van een fietsoversteek via een middeneiland, alleen bij een kruispunt (349), 1 stuks	Waalwijk	2023
I	Vervangen verharding fietspad (Dussenpad 317): 290 meter	Tilburg	2023
I	Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30 km/uur (344) Besterdring	Tilburg	2023
I	Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30 km/uur (344) Goirkesestraat	Tilburg	2023
I	Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30 km/uur (344) Korvelseweg	Tilburg	2023
*: Deze projecten zijn door de gemeente ingediend bij het Rijk in het kader van de tweede tranche van de impulsregeling. Indien deze projecten niet (maximaal) worden toegekend komen ze – als “reserveproject” in aanmerking voor vergoeding vanuit het RMP indien hiervoor middelen beschikbaar zijn.			

Meerjarige doorkijk 2024 e.v.			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
I	VOR - fietsers voorrang op rotondes 2024 Tilburg		2024
I	Heuvelring-GOW30 veilige oversteken voetgangers Tilburg		2024
I	Paleisring-GOW30 veilige oversteken voetgangers Tilburg		2024
I	Heeswijkstraat - Uniforme schoolinrichting – Tilburg		2024
I	Europaan, realisatie 2 rotondes Loon op Zand		2024
	Roetselbergseweg aanleg fietsstraat Loon op Zand		2024
	Pastoor Kampstraat-Galgeneind Verkeersveiligheidsmaatregelen fiets Loon op Zand		2024

RMP 2023 Deelprogramma Inclusief	
Ambities en hoofdlijn van de aanpak	<p>Ambitie 2030 Regio, gemeenten en provincie investeren in een mobiliteitssysteem dat voor iedereen beschikbaar is en waarmee mensen en goederen van deur tot deur kunnen verplaatsen.</p> <p>Beoogde doelen: Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderwijs-, zorg-, werk-, recreatie-, natuur- en dagelijkse voorzieningen en sociale contacten zijn in 2030 goed bereikbaar voor iedereen. • Het aantrekkelijk maken van alternatieven voor de (eigen) auto: lopen, fietsen, gedeelde mobiliteit voor iedereen. • De fysieke toegankelijkheid van het OV-materieel en haltes en openbare ruimte voldoet in 2030 aan de CROW richtlijnen. • De reisinformatie is in 2030 toegankelijk voor iedereen in Brabant. • Mensen zijn in 2030 meer tevreden over hun mobiliteit dan in 2021. <p>Beoogde bijbehorende indicatoren: Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2023 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De mate van zelf- en samenredzaamheid van Brabanders bij het reizen naar voorzieningen en sociale contacten, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's. • De mate waarin mensen dankzij het mobiliteitssysteem, deelnemen aan activiteiten, sociale contacten onderhouden en gebruik maken van voorzieningen, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's. • De mate waarin fysieke en/of mentale drempels worden ervaren, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's. • Modal split in Brabant uitgesplitst naar groepen en regio's. • Aantal verplaatsingen en reizigerskilometers lopen, fietsen, gedeelde mobiliteit uitgesplitst naar groepen en regio's. • De mate waarin openbare voorzieningen voldoen aan de richtlijnen voor toegankelijkheid van het CROW (OV, openbare ruimte). • Een reisinformatiesysteem dat aansluit op de informatiebehoeften van iedereen. • Mate van tevredenheid over de beschikbare reisinformatie in Brabant onder (niet-) reizigers onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's. • Mate van tevredenheid onder reizigers over hun mogelijkheden om, dankzij het mobiliteitssysteem, deel te nemen aan het maatschappelijke leven, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's. • Mate van tevredenheid onder reizigers over de toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem, onderverdeeld naar modaliteiten, groepen en regio's. <p>Scope We willen dat iedereen gebruik kan maken van (gedeelde) mobiliteit. (Gedeelde) mobiliteit is voor alle reizigers. We willen dit samen met de markt en de samenleving invullen door nieuwe vormen van mobiliteit te ontwikkelen om bijvoorbeeld ook kleinere kernen bereikbaar te houden. We zetten in op passende vervoersoplossingen, ook voor jong en oud, mensen met een fysieke of mentale beperking, met beperkte digitale vaardigheden, met minder financiële mogelijkheden en met beperkte mobiliteitsmogelijkheden. We gaan uit van een inclusief mobiliteitssysteem, waarin algemene oplossingen geschikt zijn voor iedereen en waarin specifieke oplossingen voor doelgroepen meer en meer de uitzondering worden. We hebben hierbij aandacht voor vier vormen van toegankelijkheid: fysiek, sociaal, communicatief en financieel.</p>

Hoofdlijn van de aanpak:

Het programma inclusief richt zich op mobiliteit voor iedereen. Dit wordt opgepakt in het transitieproces naar gedeelde mobiliteit dat we samen met Regiovervoer Midden-Brabant en de andere partners in het concessiegebied Oost oppakken. Daarbij gaat het om alle mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is en die je vaak samen gebruikt. Dit kan de bus of de trein zijn, maar ook een deelauto, deelfiets of deelscooter. Ook een vrijwilligersinitiatief of meerijden met iemand of reizen met een flexconcept past binnen gedeelde mobiliteit. In 2023 wordt vooral ingezet om de transitie naar gedeelde mobiliteit te maken op basis van het eind 2021 vastgestelde ambitiedocument. Voor de komende jaren wordt breder gekeken naar de ontwikkeling van inclusieve mobiliteit. Dit kan ook gaan om fiets. Daarnaast kunnen in de toekomst maatregelen die vanuit gedeelde mobiliteit een link hebben met infrastructuur (zoals HOV-infrastructuur of mobiliteitshubs) terugkomen in robuust en betrouwbaar.

Kansrijke projecten en activiteiten

De generieke en gebiedsspecifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Inclusief van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

RMA – Opgaven 2021-2024	Hoog dynamisch	Piek	Gespreid
	Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	(kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
Inclusief In 2030 is duurzame mobiliteit voor iedereen beschikbaar en toegankelijk en is multimodale bereikbaarheid randvoorwaarde voor verstedelijking	<ul style="list-style-type: none"> • Identificeren en aanpakken van groepen in de samenleving die in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren betaalbare multimodale toegankelijkheid bedrijventerreinen, attracties en kantoorlocaties 	<ul style="list-style-type: none"> • Identificeren van groepen in de samenleving die in mindere mate aan het mobiliteitssysteem kunnen deelnemen • Verkennen en implementeren mogelijkheden MaaS om toegankelijkheid te verbeteren
Generiek Verzekeren toegankelijkheid mobiliteit voor iedereen Verbeteren van toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteitsdiensten voor minder validen Integraal en vanaf het begin meenemen van de mobiliteitsopgave bij gebiedsontwikkelingen			

Projecten 2023

In 2023 zal de focus binnen dit deelprogramma geheel liggen op het traject gedeelde mobiliteit. In diverse werkstromen zullen PNB, regio, Regiovervoer Midden-Brabant, gemeenten en maatschappelijke partners verder invulling geven aan onder meer de projecten, onderzoeken en studies die in het RMP van 2022 genoemd zijn (reizigersonderzoek gedeelde mobiliteit; onderzoek kansrijkheid mobiliteitshubs gedeelde mobiliteit; onderzoek doorstroming busnetwerk gedeelde mobiliteit; kansen voor deelmobiliteit/gedeelde mobiliteit). Voor de integratie Doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit – waarbij kansrijke projecten kunnen worden uitgevoerd is een provinciaal budget beschikbaar.

	<p>GGA Hart van Brabant en Regiovervoer Midden-Brabant leveren ambtelijke capaciteit en bemensing van de Bestuurlijke Kopgroep en dekken de kosten zelf. In 2023 zal voor dit deelprogramma geen aanvraag voor de Bijdrageregeling worden gedaan.</p> <p>Beoogd vervolgbesluit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma - Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om) - Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen <p>Planning (normaliter)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agendering van nieuwe projecten in Q4 2022 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 14 december 2021) - Q1 2023: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten <p>In dit geval/dit jaar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dekking opgenomen studies/projecten anders dan uit Bijdrageregeling. - Q1-Q4 2022: uitwerking werkstromen gedeelde mobiliteit
<p>Wijze van prioriteitsstelling</p>	<p>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkel-dag (RMP-cyclus):</p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN. 2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2023. 3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2023 wordt opgenomen. 4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen. 5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB. <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2022 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2023 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2023 kansrijk en prioriteerbaar zijn (stap 2 3). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen met een realistische inschatting van de bijbehorende mobiliteitskosten (stap 3). Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen. Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p> <p>Voor dit deelprogramma worden voor het RMP 2022 geen aanvragen voor de Bijdrageregeling gedaan.</p>

Governance					
Organisatie deelprogramma		Betrokken (maatschappelijke) organisaties			
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2023 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provincie (gebiedsregisseur en interne coördinator mobiliteit) - B5 stad: Tilburg - kleine gemeente: Gilze en Rijen - middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility - regio (externe coördinator mobiliteit) <p>Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder De Jong – gemeente Dongen</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Stichting Zet • BrabantStad (Fiets) • ROB (Reizigers Overleg Brabant) • Regiovervoer Midden-Brabant 			
Financieel - jaarschijf 2023					
Budget deelprogramma	Dekking - bijdrage provincie	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage Rijk	Dekking derden overig	Penvoerder
- Budget-totaal	Omvang onderverdeeld in:	Omvang onderverdeeld in:	- N.v.t.	-	- 2023 PNB voor projecten Gedeelde Mobiliteit
1. Voor bijdrageregeling RMP € 0,--	1. € 0	1. € € 0,-			
2. Via budget overig € 239.695,-	2. € 239.695,- vanuit projectengeld Gedeelde Mobiliteit	2. € 50.000 vanuit Regio Vervoer Midden-Brabant en GAA Hart van Brabant			
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2023) - De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in maart 2023 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit. 				

Verantwoording			
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling).		
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.		
Projecten - jaarschijf 2023			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener +	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
	PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling		
	Geen		
	PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd		
O, I, E	Integratie doelgroepenvervoer en gedeelde mobiliteit en Samen initiatieven/Bravoflex (Projectengeld gedeelde mobiliteit)*	€ 239.695,-	2023
O, I, E	Inzet ambtelijke capaciteit vanuit Regiovervoer Midden-Brabant en GGA Hart van Brabant voor traject Gedeelde Mobiliteit	€ 50.000	2023
<p>*In 2023 is € 239.695 beschikbaar vanuit het projectengeld Gedeelde Mobiliteit voor cofinanciering. Deze middelen hebben als doel om integratie doelgroepenvervoer met gedeelde mobiliteit te stimuleren. Hierbij gaat het om het volgende type projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concrete initiatieven op het terrein van Bravo Samen en Bravo Flex. • Doorontwikkeling van de eigen organisatie richting Bravo Flex (hub- en haltetaxi). • Verbetering van de mentale toegankelijkheid van gedeelde mobiliteit. <p>Voor 2023 kunnen hier nog projecten op worden ingediend.</p>			
Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2024			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener +	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
De komende jaren zal onder Gedeelde Mobiliteit samen met PNB verder uitwerking gegeven aan het ambitiedocument Gedeelde Mobiliteit, inclusief de voorbereiding van de komende OV-concessie etc.			
Meerjarige doorkijk 2025 e.v.			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener +	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)

RMP 2023 Deelprogramma Robuust en betrouwbaar

Ambities en hoofdlijn van de aanpak

Ambitie 2030

Rijk, provincie, regio en gemeenten zetten in op een veilige, bereikbare en leefbare regio Hart van Brabant. Daarom werken we samen aan robuuste verbindingen over de weg, spoor en het water. Met het Rijk worden hiervoor afspraken gemaakt in het BO MIRT en BO Leefomgeving. Op het niveau van de regio worden met de provincie afspraken gemaakt over de provinciale hoofdinfrastructuur.

Beoogde doelen:

Voor de ambitie van Inclusief in 2030 zijn de volgende doelen geformuleerd:

- De (multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van de gevallen conform de voorspelling + of – 5 minuten.
- Het is in 2030 makkelijker om in de spits de drukte te vermijden. In Brabant staan in 2030 minder structurele files. In het openbaar vervoer heb je in 2030 altijd een plaats, ook in de spits.
- Door zorgvuldig (functioneel) beheer en onderhoud dragen de rijks- en provinciale wegen maximaal bij aan een betrouwbaar mobiliteitssysteem, nu en in de toekomst.
- Het percentage Brabanders en Brabantse ondernemers (vervoerders en verladers) dat zijn of haar reistijd acceptabel en in voldoende mate voorspelbaar vindt is in 2030 toegenomen

Beoogde bijbehorende indicatoren:

Hierbij horen onderstaande mogelijke indicatoren. Voor een groot deel sluiten deze aan bij Koers mobiliteit PNB. In 2023 zal op basis van deze lijst een verdere uitwerking plaats vinden van de indicatoren en de koppeling aan het deelprogramma.

- De ontwikkeling van de werkelijke gerealiseerde reistijd per auto ten opzichte van de *freeflow* reistijd.
- Punctualiteit OV.
- De mate van beschikbaarheid van betrouwbare multimodale en real-time reisinformatie in personen- en goederenvervoer.
- Fileduur en spreiding over de dag.
- Zitplaatskans (OV).
- Mate van tevredenheid onder Brabanders en Brabantse ondernemers over hun reistijd en de voorspelbaarheid van de reistijd.
- Bereikbaarheid treinstations.
- Kwaliteit van de bereikbaarheid: afname van concreet benoemde knelpunten van het mobiliteitssysteem in de regio.

Scope

Om economisch concurrerend te zijn zorgen we ervoor dat het mobiliteitssysteem robuust en betrouwbaar is en dat de multimodale bereikbaarheid optimaal is. Robuust betekent dat reizigers en goederen binnen een acceptabele en betrouwbare tijd op hun bestemming aankomen, ook wanneer er verstoringen optreden. We pakken belangrijke knelpunten aan en zorgen voor een adequaat beheer en onderhoud van infrastructuur. Het accent verschuift van het uitbouwen van het wegennetwerk naar het duurzaam beheren en onderhouden en naar het slim benutten van het wegennetwerk. Aanpassingen aan de weginfrastructuur doen we bij voorkeur als dit bijdraagt aan een betere veiligheid, onze directe leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit van onze steden, dorpen en het landschap. Naast het wegennetwerk is ook het verbeteren van fietsroutes en het (H)OV netwerk een belangrijk onderdeel van dit deelprogramma.

Hoofdlijn van de aanpak:

Het programma inclusief richt zich op projecten met een infrastructuur component. Dit zijn natuurlijk niet de enige maatregelen die er zijn om de doorstroming te bevorderen. Dit heeft ook een sterke link met het deelprogramma slim en efficiënt. En natuurlijk met veilig. Infrastructuur

maatregelen die onderdeel zijn van het aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten zijn in dat deelprogramma opgenomen.

Kansrijke projecten en activiteiten

De generieke en gebied specifieke opgaven die regio en provincie beide belangrijk vinden zijn in onderstaande tabel bij elkaar gezet. De opgaven in deze tabel vormen de basis voor de vulling van dit deelprogramma Inclusief van het Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

Bij concrete maatregelen, projecten en initiatieven die worden aangevraagd voor opname in het RMP wordt steeds gecheckt of ze passen bij de opgaven in deze tabel en terug te leiden zijn tot de gemeenschappelijke mobiliteitsambities in de RMA.

RMA – Opgaven 2021-2024	Hoog dynamisch Stads- en dorpscentra, stadshubs, stationsgebieden logistieke knopen	Piek Bedrijventerreinen, woonwijken, kantoorlocaties, toeristische attracties en evenementen	Gespreid (kleine) dorpen, landelijk gebied en natuur
Robuust en betrouwbaar Het mobiliteitssysteem is in 2030 samenhangend, multimodaal, ketengericht en betrouwbaar, zowel voor de verplaatsing van mensen als voor goederen; het daarvoor benodigde infranetwerk is op orde	<ul style="list-style-type: none"> • (Door)ontwikkelen multimodaal mobiliteitsnetwerk met stadsrandhubs • Uitbreiden multimodale ontsluiting logistiek • Vergroten van de (inter)nationale connectiviteit 	<ul style="list-style-type: none"> • Spreiding vervoersvraag in tijd en modaliteit • Verbeteren fietsroutes en (H)OV naar werklocaties en attracties • Doorontwikkelen goederencorridor Zuidoost 	<ul style="list-style-type: none"> • Vergroten maatwerk mobiliteitsdiensten • Inrichten gedeelde mobiliteit landelijke kernen
<p>Generiek Borgen van basisbereikbaarheid via multimodale oplossingen voor personen- en goederenvervoer van deur tot deur</p> <p style="text-align: center;">Basisinfrastructuur zodanig op orde houden dat reistijden betrouwbaar zijn Regionaal samenwerken aan de verbetering van het OV binnen de lopende concessies</p>			

Projecten 2023 voor aanvraag dekking Bijdrageregeling RMP

In 2023 zal de focus binnen dit deelprogramma liggen op de volgende projecten:

- F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek, routedeel Heikant Zuid Tilburg
- F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek, routedeel Oisterwijk (1400 meter)
- F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek, routedeel grens Oisterwijk - ophaalbrug Biest Houtakker Hilvarenbeek (500 meter)
- F58 Breda-Tilburg routedeel Broodbaan Gilze en Rijen (1200 meter)
- Europalaan, betere benutting rechter rijstrook wisselstroken
- Fietsoversteek infra Horst-Duinlaan F261 Loon op Zand

Projecten die passen bij het deelprogramma Robuust en betrouwbaar maar een andere dekking hebben:

	<ul style="list-style-type: none"> • In 2023 gaan we aan de slag met de concretisering van het Brabants Toekomstbeeld Fiets. In het BO MIRT is met het Rijk afgesproken dat er een uitvoeringsagenda van het NTF wordt gemaakt op basis van regionale fiets(netwerk)plannen. Hiervoor leveren we vanuit de Brabantse regio's de benodigde input, mede op basis van input huidig regionaal fietsnetwerk en rapportage Brabants Toekomstbeeld Fiets (BTF) (dekking 100% regio) • Snelfietsroute F58 Breda- Tilburg, routedeel Broodbaan (50%)-dekking subsidieregeling snelfietsroutes. <p>Beoogd vervolgbesluit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instemming door POHO en Ontwikkel-dag-partners met inhoud van dit deelprogramma. - Afspraken tussen provincie en regio over financiering van dit deelprogramma (buiten de Bijdrageregeling om). - Op basis van de uitkomst van de afzonderlijke studies/projecten zullen afspraken gemaakt worden over te nemen vervolgstappen. <p>Planning</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agendering van nieuwe projecten in Q4 2022 inclusief budget per deelprogramma (bekend op 14 december 2021). - Q1 2023: programmeren van projecten en toekennen budgetten aan concrete projecten.
<p>Wijze van prioriteitsstelling</p>	<p>Wijze van afweging en prioriteitsstelling (na vaststelling van het deelprogramma op de Ontwikkel-dag (RMP-cyclus):</p> <p>In de RMP-cyclus worden 5 stappen onderscheiden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agenderen: indienen van een aanvraag om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage PBN. 2. Prioriteren: toetsen of een project kansrijk is en kan worden geprioriteerd voor het RMP 2023. 3. Programmeren: meer in detail toetsen op inhoud, aansluiting RMP-doelen en kosten. En op basis definitief bepalen of project in RMP 2023 wordt opgenomen. 4. Budgetteren: financiële bijdrage PNB op deelprogrammaniveau bepalen én erna per deelprogramma de concrete bijdrage op projectniveau bepalen. 5. Indienen: gemeenten dienen projecten in bij PNB. <p>Toelichting:</p> <p>Gemeenten en provincie hebben mogelijke kansrijke projecten ingebracht bij het RMP-coördinatieteam in de eerste helft van 2022 (stap 1). Op basis van deze lijst met mogelijke kansrijke projecten is een eerste terugkoppeling gedaan richting gemeenten over welke projecten wel of niet voldoen aan de spelregels (regionaal belang, wat lijkt kansrijk voor financiering vanuit provincie) en zijn voor de mogelijk kansrijke projecten die voor 2023 zouden kunnen worden geprioriteerd extra vragen gesteld over inhoud en kosten. Op basis daarvan is bepaald welke concrete projecten voor 2023 kansrijk zijn (stap 2). Op basis hiervan zijn de contouren van het deelprogramma opgesteld en kan PNB de financiële bijdrage op deelprogrammaniveau bepalen. In Q1 zal het RMP-coördinatieteam de in het deelprogramma opgenomen projecten nader prioriteren en aanscherpen. Hierbij zal verder getoetst worden op de detailuitwerking van een project inclusief ramingen (stap 3). Vervolgens kunnen na goedkeuring door het RMP-coördinatieteam projecten ingediend worden voor een bijdrage uit de bijdrageregeling (stap 5).</p>
Governance	
<p>Organisatie deelprogramma</p>	<p>Betrokken (maatschappelijke) organisaties</p>
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk):</p>	<p>Op agendaniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SmartwayZ.NL/rijk

<p>Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2023 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit) - B5 stad: Tilburg - kleine gemeente: Gilze en Rijen - middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility - regio (externe coördinator mobiliteit) <p>Bestuurlijk trekker deelprogramma: Wethouder Spekle – gemeente Oisterwijk</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Logistieke partners via Midpoint • Vervoerders en beheerders netwerken: OV, Arriva, NS, ProRail, RWS <p>Op projectniveau:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond • RWS
---	--

Financieel - jaarschijf 2023					
Budget deelprogramma	Dekking - bijdrage provincie/	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking /bijdrage Rijk	Dekking – /bijdrage derden overig	Penvoerder
Budget-totaal € 3.094.000,-	Omvang: € 2.246.000,-	Omvang onderverdeeld in: € 848.000,-	- N.v.t .	-	2023 PNB voor projecten Robuust en betrouwbaar
- Kasritme	- N.v.t.				
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2023) - De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in maart 2023 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimititeit. 				
Verantwoording					
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt nader uitgewerkt (door RMP-coördinatieteam, doorontwikkeling. In 2023 wordt hiervoor een pilot gedaan in dit deelprogramma.				
Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen.				

Projecten - jaarschijf 2023			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
	PROJECTEN die in aanmerking komen voor een BIJDRAGE UIT de bijdrageregeling		
I	F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek, routedeel Heikant Zuid Tilburg *	€ 216.000	2023
I	F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek, routedeel Oisterwijk (1400 meter) *	€ 300.000	2023
I	F58 Tilburg-Eindhoven-Laarbeek, routedeel grens Oisterwijk - ophaalbrug Biest Houtakker Hilvarenbeek (500 meter) *, **	€ 200.000	2023
I	F58 Breda-Tilburg routedeel Broodbaan Gilze en Rijen (1200 meter)	€ 1.198.000	2023
I	Europalaan, betere benutting rechter rijstrook wisselstroken	€ 10.000	2023
I	Fietsoversteek infra Horst-Duinlaan F261 Loon op Zand	€ 870.000	2023
	PROJECTEN die op een andere wijze worden bekostigd		
<p>*: Deze projecten en de bekostiging ervan is onder voorbehoud van het sluiten van een Bestuursovereenkomst over de F58 Tilburg- Eindhoven in (de eerste helft van) 2023 en een onderbouwing van de maatregel en kosten conform afgesproken systematiek. Waarvoor voor ** extra geldt: penvoerder/realisatie door de gemeente Oisterwijk. Voor het F58 routedeel Broodbaan Gilze Rijen geldt dat 50% van het bedrag via de bijdrage regeling wordt verrekend. De gemeente kan voor het overige deel van de benodigde middelen gebruik maken van de subsidieregeling Snelfietsroutes.</p>			
Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2024			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
O	Landbouwverkeer Hilvarenbeek	P.M.	
I			
I			
*			
Meerjarige doorkijk 2025 e.v.			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)

RMP 2023 Deelprogramma Governance

Ambities en hoofdlijn van de aanpak

Ambitie

Regio, gemeenten en provincie werken zo veel mogelijk 'als 1 overheid' samen om de Koers Mobiliteit provincie en de gezamenlijke ambities mobiliteit die zijn opgenomen in de Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) te vertalen in concrete investeringen, lobbytrajecten, experimenten en onderzoeken. Deze worden opgenomen in het jaarlijks op te stellen Regionale MobiliteitsProgramma (RMP).

Beoogd resultaat of effect

We ontwikkelen de samenwerking mobiliteit (tussen provincie en regio) door naar een samenwerking die:

- optimaal invulling geeft aan de gewenste doorontwikkeling van de regionale samenwerking.
- aansluit bij de waarden die provincie en regio daarbij hanteren teneinde de gezamenlijke mobiliteitsagenda (RMA) uit te voeren.
- aansluit bij de belastbaarheid van het gemeentelijk apparaat, en dus
- administratief zo licht mogelijk wordt ingericht.

Scope

Provincie en regio gaan programmatisch werken aan de uitvoering van mobiliteitsbeleid in Brabant. In de doorontwikkeling van de regionale samenwerking vormen de gemeenschappelijke Regionale MobiliteitsAgenda (RMA) met daarin opgenomen prioritaire mobiliteitsopgaven en deelprogramma's het uitgangspunt voor afspraken tussen provincie en regio over (de uitvoering van) projecten, onderzoeken, experimenten, lobby/agendering. Deze nieuwe manier van werken en de nieuwe provinciale Bijdrageregeling RMP vraagt om een herbezinning op de governance. Naast deze nieuwe manier van werken zijn er ook nieuwe ambities (regionale uitwerking Krachtenbundeling Smart Mobility) en nieuw beleid (uitwerking Gedeelde mobiliteit) die een herbezinning op de governance van de regionale samenwerking noodzakelijk maken. Voor de coördinatie van deze samenwerking in de regio en de ondersteuning van de deelprogramma's is ondersteuning voor 2023 op de volgende 3 taken relevant:

1. Binnen de regio wordt een externe coördinator Mobiliteit ingezet voor taken die horen bij de samenwerkingsafspraken GGA Hart van Brabant zoals organiseren Ambtelijk overleg, Bestuurlijk overleg, ambtelijk kernteam Ontwikkeldagen (640 uren per jaar). Daarnaast wordt de coördinator gevraagd voor inbreng en ondersteuning bij de regionale uitwerking en invulling van Provinciale Beleidsplannen Mobiliteit (200 uren per jaar). Binnen de regio wordt daarnaast nog een reserve (van € 10.000,-) gehanteerd voor eventualiteiten die zich in de loop van het jaar voordoen. De afgelopen jaren is deze reserve telkens ruim overschreden.
2. Voor de transitie richting gedeelde mobiliteit is – vanwege het specifieke karakter van de werkzaamheden – extra externe ondersteuning noodzakelijk. Voor 2022 wordt deze ondersteuning in 1^e instantie gefinancierd door de GGA Hart van Brabant (200 uur) en Regiovervoer Midden-Brabant (200 uur)
3. Binnen het programma van Smart Mobility wordt invulling gegeven aan het deelprogramma Slim en efficiënt. Voor het opstellen van de regionale werkpakketten smart mobility wordt via Waalwijk externe ondersteuning ingehuurd die door de externe coördinator mobiliteit wordt ondersteund.

Resultaten taken:

1. Coördinatietaken: 105.000,- (2023 en ook voor 2024 en 2025)
2. Ondersteuning transitie richting gedeelde mobiliteit (gedeelte regio HVB) (2023, ook voor 2024 en 2025) vanuit GGA Hart van Brabant en Regiovervoer Midden-Brabant.

	<p>3. Ondersteuning opstellen deelprogramma Slim en efficiënt binnen de werkpakketten Smart Mobility Hart van Brabant (2022, 2023) en formaliseren afspraken penvoerderschap gemeente Waalwijk richting regio(gemeenten) en Smartwayz.nl.</p> <p>Beoogde resultaten en effecten op taakniveau:</p> <p>Ad 1: De externe coördinator Mobiliteit is voor de regio Hart van Brabant de spil in de samenwerking in de regio én met de provincie. Via hem wordt door de gemeenten aan het hele proces van vertaling RMA naar RMP vormgegeven. De externe coördinator stuurt de samenwerking - samen met de interne coördinator mobiliteit en de kwartiermaker van de provincie - aan. En daarmee overstijgen de werkzaamheden de 3 gebiedstypen. De externe coördinator Mobiliteit stuurt samen met de kwartiermaker van de provincie het coördinatieteam aan en zorgt dat de 5 deelprogramma's van het RMP met concrete initiatieven wordt gevuld.</p> <p>Ad 2: In 2021 is in concessiegebied Oost de transitie richting gedeelde mobiliteit gestart, inclusief de voorbereiding van de nieuwe OV-concessie. Dit doen we samen: provincie, regio's Hart van Brabant, Den Bosch en Noordoost-Brabant en hun regiotaxiorganisaties. Het ontbreekt de regio aan ambtelijke capaciteit om het traject ambtelijke te begeleiden en bestuurlijk voor te bereiden en invulling te geven aan de bijbehorende werkstromen. Regiovervoer Midden-Brabant en GGA Hart van Brabant financieren de benodigde extra inzet. Indien nodig zal specifieke vervoerskundige kennis worden ingehuurd.</p>
<p>Afweegkader Mobiliteit</p>	<p>De afwegingen die de aanleiding vormen voor dit deelprogramma Governance zijn meervoudig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ervaringen met de nieuwe manier van werken (RMP-cyclus doorlopen aan de hand van het afweegkader Mobiliteit en de nieuwe provinciale Bijdrageregeling leiden continue tot verbetervoorstellen. De nieuwe manier van samenwerken is nog niet uitontwikkeld en vergt (nog) veel inzet als het gaat om ambtelijke uren. De interne- en externe coördinatoren, de RMP-kwartiermakers en de leden van het regionale RMP-coördinatieteam geven in de regio invulling aan deze intensieve vorm van samenwerken. • Actuele nieuwe ambities en nieuw beleid vragen om extra ambtelijke inzet op regionaal niveau. De ambtelijke capaciteit die bij de gemeenten in Hart van Brabant beschikbaar is echter beperkt. • In Hart van Brabant vindt een brede governance discussie plaats: op het niveau van alle raden, gemeentesecretarissenniveau met focus op ambtelijke capaciteit en op niveau van regiobureau en regiobestuur om te bezien voor welke samenwerkingsvorm het beste kan worden gekozen en wat dit betekent voor de keuzes die worden gemaakt (waar zijn we samen wel van en waar niet: kern- en keuzeagenda). • De coördinatie van de mobiliteitssamenwerking in de regio en de ondersteuning op deelprogramma niveau is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. <p>Afweging aangaande de 3 taken</p> <p>Ad 1: De inhuur is nodig om een effectieve samenwerking vorm te geven en er inhoud aan te geven. De inhuur ontlast de ambtelijke capaciteit bij provincie en regio. Door de ervaring van de externe coördinator Mobiliteit worden de aanwezige kennis en kwaliteiten zo effectief mogelijk ingezet.</p> <p>Ad 2: Inzicht in vervoerskundige aspecten die horen bij de transitie richting gedeelde mobiliteit, inclusief voorbereiding van een nieuwe OV-concessie (en zeker in relatie tot doelgroepen vervoer) is bij de gemeenten onvoldoende of niet aanwezig. Het is noodzakelijk en daarmee effectief daarop extra in te huren.</p>

	Ad 3: Tegen geringe inhuurkosten zijn via de gemeente Waalwijk 2 werkpakketten Smart Mobility gemaakt waarmee initiatieven van partijen in de regio vanuit SmartwayZ.NL van cofinanciering zijn voorzien. In afstemming met de externe coördinator Mobiliteit levert Waalwijk de ambtelijk projectleider en verzorgt deze gemeente het penvoerderchap.			
Governance				
Organisatie deelprogramma			Betrokken organisaties	
<p>Deelprogrammatrekker (ambtelijk): Het RMP-coördinatieteam vervult de rol van deelprogrammamateam.</p> <p>De externe coördinator mobiliteit (R. Soemers) en de gebiedsregisseur van de provincie (J. Kuijs) sturen in 2023 het coördinatieteam aan met daarin leden vanuit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - provincie (kwartiermaker en interne coördinator mobiliteit) - B5 stad: Tilburg - kleine gemeente: Gilze en Rijen - middelgrote gemeente: Waalwijk, tevens vertegenwoordiger gebiedsgerichte uitwerking Smart Mobility - regio (externe coördinator mobiliteit) <p>Bestuurlijk trekker vanuit de regio: Governance zaken zullen worden opgepakt onder de hoede van de voorzitter van het portefeuillehouder overleg mobiliteit. De externe coördinator mobiliteit is gehuisvest bij de gemeente Tilburg. Tilburg treedt voor hem namens de regio op als opdrachtgever en beheert voor de regio het RAVV (Regionaal activiteitenfonds verkeer en vervoer). Op ambtelijk niveau zal de gemeente Tilburg vanuit die rol betrokken zijn bij verdere governance uitwerking en de vertaling ervan in nieuwe samenwerkingsafspraken.</p> <p>Namens de overige regiogemeenten nemen de gemeenten Dongen en Loon op Zand deel aan de voorbereiding (en evaluatie) van de samenwerking. Zij zullen bij de invulling van de nieuwe governance eveneens worden betrokken.</p>				
Financieel - jaarschijf 2022				
Budget deelprogramma	Dekking - bijdrage provincie	Dekking – gereserveerde bijdrage gemeenten/regio	Dekking - bijdrage derden	Penvoerder
- Budget-totaal - € 190.000	€ 20.000	€ 135.000		Zie tekst onder Organisatie deelprogramma.
- Wijze van beschikbaar stellen	<p>Regio en provincie spreken af:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De provinciale bijdragen in 2023 zullen per project worden verstrekt op aangeven van de deelprogrammatrekker. - Voor het aanvragen van een projectbijdrage zal het RMP E-formulier worden gebruikt. - Het RMP-coördinatieteam is verantwoordelijk voor het volgen van de afgesproken procedures en het bepalen of aan de randvoorwaarden is voldaan. - De provinciale bijdrage van is uitsluitend bedoeld ter medefinanciering van de geprogrammeerde projecten (Q1 2023) - De geprioriteerde projecten worden in een schriftelijke ronde aan het POHO mobiliteit in eerste kwartaal 2023 ter besluitvorming voorgelegd. - Uitgangspunt is solidariteit en hoogst scorende qua risico. - Het RMP-coördinatieteam neemt besluiten over de besteding van de provinciale bijdrage in unanimitieit. 			
Verantwoording				
Kwaliteitsmanagement	Het kwaliteitsmanagement wordt binnen een half jaar nader uitgewerkt (door trekker en team).			

Wijze van verantwoording van uitgaven	De bijdrage van de provincie is een 'vast' (fixed) bedrag, voor zover bijdragen onder de bijdrageregeling vallen. De wijze van verantwoording wordt binnen een half jaar uitgewerkt. Besluitvorming hierover volgt op de volgende ontwikkeldag.		
Projecten - jaarschijf 2023			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam en indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
I	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit GGA Hart van Brabant: Tilburg namens regio	€ 105.000	
I	Project 1.2 Externe ondersteuning transitie richting gedeelde mobiliteit inclusief voorbereiding van de nieuwe OV-concessie Oost: Dongen namens GGA regio Hart van Brabant, Tilburg namens Regiovervoer Midden-Brabant	€ 50.000	
I	Project 1.3 Externe ondersteuning deelprogramma Slim en efficiënt/ uitwerking regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility: Waalwijk namens regio	€ 35.000	
Mogelijk kansrijke projecten jaarschijf 2023			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) op basis van mobiliteitskosten	(Planning)
O	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit Hart van Brabant Tilburg namens regio.	€ 105.000	2023
I	Project 2.2 Externe ondersteuning deelprogramma Inclusief voor specifiek de voorbereiding van de nieuwe OV-concessie Oost en samen invulling geven aan agenda Gedeelde Mobiliteit: Dongen namens regio, Tilburg namens Regiovervoer Midden-Brabant	€ 50.000	2023
	Project 2.3 Externe ondersteuning deelprogramma Slim en efficiënt/ uitwerking regionaal uitvoeringsprogramma Smart Mobility: Waalwijk namens regio.	€ 35.000	2023
Voortgang SmartwayZ.NL bepalen: al dan niet voortgaan met financiering vanuit provincie, rijk en Brabantstad partners. Rolbepaling regio's hierin.			

Meerjarige doorkijk 2024 e.v.			
O = onderzoeken E = experimenten I = investeringen L = lobby	Projectnaam + indiener	Benodigd budget (totaal) <i>op basis van mobiliteitskosten</i>	(Planning)
	Project 1.1 Externe coördinatie mobiliteit Hart van Brabant Tilburg namens regio.	€ 105.000	
	Project 2.2 Externe ondersteuning deelprogramma Inclusief voor specifiek de voorbereiding van de nieuwe OV-concessie Oost en samen invulling geven aan agenda Gedeelde Mobiliteit: Dongen namens regio, Tilburg namens Regiovervoer Midden-Brabant	€ 50.000	